

Т.В. Момот¹, О.О. Солодовнік², А.Л. Шутенко¹

¹Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Україна

²Харківський національний університет будівництва та архітектури, Україна

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИКЛАДІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті проаналізовано динаміку та секторальну структуру здійснення ППП у європейських країнах, систематизовано існуючий досвід реалізації дорожніх проєктів ППП та обґрунтовано доцільність імплементації в Україні відповідного досвіду таких країн, як: Великобританія, Іспанія, Італія, Німеччина, Туреччина та Франція. Розглянуто окремі проєкти ППП у дорожньому секторі зазначених країн, які дають достатньо чіткі орієнтири для розвитку «найкращої» ділової практики в Україні. Сформульовано ключові умови успішності реалізації дорожніх проєктів ППП та обґрунтовано необхідність адаптації європейського досвіду здійснення ППП за напрямом створення ефективної системи фінансово-економічної безпеки ППП.

Ключові слова: європейський досвід, дорожнє господарство, публічно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми

Транспорт та його інфраструктура відіграють важливу роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку будь-якої країни. Їх ефективне функціонування є запорукою поширення і поглиблення міжнародного та міжрегіонального співробітництва, активізації виробничого зростання, прискорення товарообороту, залучення іноземних інвестицій, створення нових робочих місць, підвищення рівня життя населення й обороноздатності країни.

В Україні галузь транспорту в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте транспортна інфраструктура не відповідає сучасним європейським стандартам, необхідність використання яких актуалізувалась євроінтеграційним вектором розвитку вітчизняної транспортної системи. Тому модернізацію вітчизняної транспортної інфраструктури, зокрема дорожнього господарства, визнано важливим компонентом стратегії європейської інтеграції України.

Однією із головних проблем дорожнього господарства України, що зумовлює поглиблення кризових явищ та гальмує процеси модернізації, тривалий час залишається недостатнє та неритмічне фінансування його потреб. Вирішення зазначеної проблеми можливе шляхом залучення ресурсів і компетентностей приватного сектора на засадах публічно-приватного партнерства (ППП). Активізувати діяльність у цій сфері можна шляхом створення сприятливих умов імплементації кращої

світової практики здійснення ППП. У зв'язку з цим, вивчення досвіду європейських країн, які мають тривалу практику застосування механізмів ППП у дорожньому господарстві, є своєчасним і актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Різним аспектам розвитку механізмів ППП присвятили свої наукові дослідження ряд зарубіжних і вітчизняних вчених: О. Амоша, І. Богдан, Б. Винницький, В. Варнавський, О. Головінов, Ю. Гусєв, Л. Гриценко, Дж. Делмон, І. Запатріна, М. Лендєл, О. Маслюківська, Т. Момот, Дж. Матос-Кастано, А. Махалінгам, Д. Наумов, О. Никифоров, Б. Онищук, К. Павлюк, О. Пильт'яй, В. Сазонов, Т. Сакацуме, П. Сегварі, О. Сімсон, Т. Тер-Мінасян, Л. Федулова, І. Чукаєва та ін. Високо оцінюючи наукові здобутки провідних науковців з цієї проблематики, слід зауважити, що попри об'ємність і важливість виконаних робіт вченими поки що недостатньо уваги приділено імплементації європейського досвіду здійснення ППП у соціально-економічні умови України та конкретні галузі економіки, зокрема, у дорожнє господарство.

Метою цієї статті є аналіз та систематизація європейського досвіду реалізації дорожніх проєктів на засадах ППП задля обґрунтування умов його імплементації в Україні.

Виклад основного матеріалу

Глобальні зміни, що відбулися в світі на рубежі ХХ-ХХІ століть, активізували розвиток ППП - співробітництва публічної влади та приватного сектора з метою реалізації суспільно значимих

проектів в широкому спектрі видів економічної діяльності, що здійснюється на основі врахування інтересів усіх зацікавлених осіб та розподілу ризиків між партнерами відповідно до їхньої компетентності. На сьогодні механізми ППП успішно імплементовано у господарську практику багатьох країн світу з різним рівнем економічного розвитку.

За даними Європейського центру експертизи ППП [1] динаміка кількісних показників розвитку європейського ринку ППП протягом 2010-2017 рр. була нестійкою: у 2017 році сукупна вартість угод ППП збільшилася, порівняно з 2016 роком, на 20% і становила 14,4 млрд. євро, за одночасного зменшення кількості таких угод на 39% (з 69 до 42 угод); найбільша кількість угод ППП, що набули фінансового закриття, припала на 2010 рік (112 угод), а найменша – на 2017 рік (42 угоди); найбільший обсяг інвестицій у проекти ППП було залучено у 2014 році (18,7 млрд. євро), а найменший – у 2012 році (11,7 млрд. євро). При цьому з року в рік на європейському ринку ППП укладалися угоди за такими секторами економіки, як: освіта, охорона навколишнього середовища, публічні послуги загального характеру, охорона здоров'я, транспорт. Активне співробітництво публічної влади і бізнесу у форматі ППП також мало місце і в секторі «громадський порядок і безпека» (відповідні угоди укладалися протягом усього періоду, що аналізується за винятком 2015 року). Найменш привабливим для здійснення ППП був енергетичний сектор – угоди ППП укладалися лише у 2011 та 2012 роках.

Протягом п'яти останніх років за обсягом залучених інвестицій на європейському ринку ППП лідером є Туреччина (22,5 млрд. євро), тоді як за кількістю закритих угод – Великобританія і Франція. Останні позиції за цими показниками ділової активності у сфері ППП посідають Литва та Фінляндія. При цьому найбільшу частку приватних інвестицій на засадах ППП в країнах Європи було залучено у транспортний сектор – переважно у розбудову його інфраструктури (табл. 1). Така ситуація пояснюється особливим значенням транспортної інфраструктури для забезпечення економічного зростання та інтеграції країн. Адже дороги, мости, тунелі стимулюють товаропотік, активізують бізнес-контакти і збільшують продуктивність праці, що веде до зростання економіки, ВВП, а також доходів громадян. Аеропорти, пункти пропуску через державний кордон, залізничні станції, вокзали є воротами країни і створюють комфортні умови для обслуговування пасажирів, що веде до збільшення чисельності туристів, налагодження ділових контактів між підприємцями, перерозподілу робочої сили з низьких до високопродуктивних галузей, зростання транзитних можливостей держави [2]. Необхідність формування умов для відновлення економік країн Європи після глобальної фінансово-економічної кризи забезпечила стійку тенденцію

зростання ділової активності щодо здійснення ППП у транспортній інфраструктурі.

Таблиця 1

Сектори економік європейських країн, які протягом 2013-2017 рр. отримали у рамках ППП найбільший обсяг інвестицій

Сектор економіки	Частка в загальних інвестиціях, %				
	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт	58,9	63,1	57,7	30,8	52,8
Охорона здоров'я	9,2	11,8	26,9	19,2	26,4
Освіта	8,6	4,8	9,6	13,3	6,9
Охорона навколишнього середовища	14,1	10,1	2,6	10,0	3,5

Розраховано автором за [3 – 7]

Водночас, транспортний сектор був лідером європейського ринку ППП і за кількістю великих угод ППП – протягом 2010-2017 рр. фінансово закрито 38 великих угод ППП, що становить 69,1% від загальної кількості великих угод на європейському ринку ППП. Більше половини (55,3%) таких угод – це угоди ППП у дорожньому господарстві. Найбільший досвід реалізації великих дорожніх проектів у рамках ППП мають такі європейські країни, як:

– Туреччина – упродовж 2013, 2014 та 2017 років фінансово закрито п'ять великих угод ППП у дорожньому господарстві загальною вартістю 6,52 млрд. євро, чотири з яких більш ніж у два рази перевищують нижню межу вартості великих угод ППП, що становить 500 млн. євро;

– Італія – у 2011, 2013 та 2017 роках фінансово закрито чотири великих дорожніх проекти ППП загальною вартістю 7,52 млрд. євро, два з яких більш ніж у чотири рази перевищують нижній поріг вартості великих угод ППП;

– Франція – у 2011 та 2016 роках фінансово закрито три великих угоди ППП у дорожньому господарстві загальна вартість яких склала 2,4 млрд. євро;

– Німеччина – у 2014 та 2016 роках фінансово закрито три великих угоди ППП, за якими у дорожнє господарство залучено 1,75 млрд. євро інвестицій.

В цілому, протягом 2011-2017 рр. із загального обсягу інвестицій, які було залучено у транспортний сектор країн Європи на засадах ППП, 45,1% надійшли за великими угодами ППП у дорожньому господарстві. Пік активності у цій сфері припав на 2014 рік, упродовж якого було фінансово закрито п'ять великих угод ППП загальною вартістю 4,962 млрд. євро. Натомість, найбільший обсяг інвестицій у річному вимірі у дорожню галузь було залучено у

2017 році, коли Італія і Туреччина фінансово закрили три мегапроекти загальною вартістю 5,7 млрд. євро (це майже 40% капіталізації європейського ринку ППП на той час).

Визнаним світовим лідером у здійсненні ППП сьогодні є Великобританія. Протягом 2010- 2017 рр. країна посідала перше місце серед інших європейських країн за кількістю фінансово закритих угод (закрито 207 угод ППП загальною вартістю 33,6 млрд. євро), а, починаючи з 2012 року – і за обсягами інвестицій, злучених на засадах ППП. На початковому етапі становлення у Великобританії ринку ППП більшість угод ППП укладались щодо об'єктів транспортної та комунальної інфраструктури. Зокрема, у цей час було успішно реалізовано такі дорожні проекти, як [8]: розширення автомагістралі M25 в Англії (з трьох до чотирьох смуг на відстані 63 милі) за контрактом DBFO вартістю 2 млрд. ф. ст. та будівництво й ремонт автомагістралей M80 у Шотландії та A1/A4 у Північній Ірландії за контрактом DBFO. Сьогодні ринок ППП у Великобританії є одним з тих, що динамічніше розвивається: сформовано первинний і вторинний ринки ППП, постійно вдосконалюються моделі фінансування, стрімко зростає кількість фондів, які засновуються приватними інвесторами для фінансування проектів ППП, зростає капіталізація ринку, угоди ППП укладаються у широкому спектрі секторів (охорона здоров'я, освіта, транспорт, сфера переробки відходів, військовий сектор, сектор житлово-соціального найму). Більшість проектів ППП здійснюється органами місцевої влади, а загальний контроль покладається на Уряд Великобританії.

Друге місце за діловою активністю у сфері ППП серед країн Європи посідає Франція. Протягом 2010-2017 років на її ринку ППП було фінансово закрито 177 угод загальною вартістю 24,1 млрд. євро. Здійснення ППП у Франції має певні особливості, які полягають у такому: застосування у сфері інфраструктури в основному у формі концесій (концесії на спорудження автомагістралей та водопостачання), утримання балансу між великими проектами держави й малими – місцевої влади, використання переважно банківського фінансування, хоча у дорожніх проектах існує досвід фінансування шляхом випуску облігацій [8; 9]. За традиційною структурою концесій у Франції успішно реалізовано проекти щодо автомагістралей A19, A41, A88, A65 та ін. Прикладом залучення інституційних інвесторів до ППП у дорожньому господарстві є проект Marseille L2 bypass, ініційований у 2013 році. Проект фінансується за рахунок випуску облігацій на суму 165 млн. євро, структурованих і згодом придбаних страховою компанією [3]. В контексті нашого дослідження також заслуговує на увагу проект ППП «Есо Тахе проєкт» (844 млн. євро), який структуровано за контрактом DBFOM. Проект передбачає побудову супутникової

системи відстеження вантажних автомобілів вагою понад 3,5 тон для цілей оподаткування. Очікується, що система Есо Тахе покращить справедливість системи оподаткування і забезпечить надходження доходів для здійснення державних інвестицій у транспортний сектор [10].

До трійки лідерів європейського ринку ППП за рівнем ділової активності входить також Німеччина. Впровадження у господарську практику цієї країни механізмів ППП розпочалось на початку 90-х років, коли були створені агентства розвитку, які об'єднали державних і приватних партнерів для відновлення занедбаних земель. У 2006 році питання розвитку ППП отримало потужну політичну підтримку міністра фінансів Пер Штайнбрука (Per Steinbrück). Протягом 2010-2017 рр. у Німеччині набули фінансового закриття 67 угод ППП загальною вартістю 5,9 млрд. євро.

Для реалізації проектів дорожньої інфраструктури у Німеччині застосовуються дві моделі ППП [11]:

– «А-Модель», згідно з якою концесіонер бере на себе зобов'язання щодо розширення існуючої дорожньої інфраструктури. Як правило, такі проекти включають розширення автомагістралей з чотирьох смуг до шести. Витрати концесіонера відшкодовуються за рахунок зборів з користувачів та плати, що стягується з власників вантажних автомобілів великої вантажопідйомності. Організація-замовник може також надавати початкове фінансування.

– «F-Модель» - застосовується для проектів, що передбачають будівництво, експлуатацію, обслуговування та фінансування концесіонером мостів, тунелів і спеціальних доріг (наприклад, гірських перевалів). Концесіонеру дозволяється стягувати збори з вантажних і легкових автомобілів задля відшкодування своїх інвестицій. Формально плата являє собою збір, який регулюється публічним указом.

Ефективність базових моделей реалізації дорожніх проектів на засадах ППП було доведено успішною реалізацією проектів щодо розширення автомагістралей A1, A4, A5 і A8 (А-Модель) та складних проектів Hamburg Harbour crossing, A281 Weser crossing та Alaufstieg in Baden-Wuerttemberg (F-Модель), але Німеччина наполегливо працює над їх вдосконаленням. Розглянемо кілька примітних інноваційних дорожніх проектів, які наразі реалізуються у Німеччині.

У 2011 році за А-Моделлю було ініційовано проект розширення автомагістралі A8. Угода ППП передбачає експлуатацію та обслуговування 51 км автомагістралі, з яких 41 км має бути розширеним з чотирьох до шести смуг. Термін дії угоди 30 років, вартість – 400 млн. євро. Особливість угоди полягає у

тому, що за укладеним контрактом DBFO передбачаються тіньові платежі (shadow toll payments) – договірна плата, що здійснюється урядом безпосередньо приватному партнеру за кожного водія, який користується збудованою на засадах ППП дорогою. Зазначимо, що Німеччина стала першою країною, яка на засадах ППП впровадила систему е-толінгу (система LKW-Maut), засновану на технологічному рішенні GNSS. Новизна підходу полягала у сполученні GPS з мережами GSM (CN / GNSS).

За напрямом вдосконалення механізму фінансування ППП привертає увагу угода ППП щодо автомагістралі A7 Bordschholm-Hamburg (646 млн. євро), ініційована у 2014 році. Це перша угода, що фінансується в рамках EIB/EC Project Bond Initiative у Німеччині. Фінансові новації, передбачені угодою, стосуються застосування комплексного підходу до фінансування, що полягає у поєднанні розміщення облігацій та коштів комерційних банків [4].

Великий досвід реалізації дорожніх проектів на засадах ППП має Іспанія. На початку XXI ст. її ринок ППП демонстрував стійку тенденцію до зростання і характеризувався як один із провідних ринків завершених проектів ППП. На той час розвиток ППП підтримувався на муніципальному, регіональному та державному рівні; ППП успішно застосовувалося у дорожньому господарстві (з року в рік цей сегмент зростав за кількістю та вартістю угод ППП), секторах аеропорти та охорона здоров'я; основними гравцями ринку ППП були вітчизняні компанії, які мали ресурси і компетентності для поширення своєї діяльності за межами країни. У 2006 році було оголошено про злиття Abertis та Atuostrade – дорожніми операторами в Іспанії та Італії, відповідно; іспанська компанія Abertis також придбала 75,7% акцій французького дорожнього оператора Sanefas [8]. Натомість, посівши у 2010 році перше місце серед європейських країн за вартістю угод ППП і третє місце за кількістю фінансово закритих угод ППП, вже наступного року Іспанія втратила свої позиції лідера, а упродовж 2015-2016 рр. на іспанському ринку ППП не було закрито жодної угоди про ППП.

Водночас, як свідчать дані Світового банку [12], іспанські компанії Obrascon Huarte Lain (OHL), Sacyt Vallehermoso SA (SyV), OHL Group увійшли до списку Топ-10 спонсорів дорожніх проектів ППП в країнах з низьким і середнім рівнями доходів. Так, Obrascon Huarte Lain (OHL) з 1993 по 2014 рр. інвестувала 12 млрд. дол. США у 18 дорожніх проектів ППП, які реалізовано в Аргентині (1 проект), Бразилії (9 проектів), Колумбії (1 проект), Мексиці (6 проектів) та Перу (1 проект). За участі Sacyt Vallehermoso SA (SyV) протягом 2000-2016 рр. було фінансово закрито 6 дорожніх проектів у Колумбії (3 проекти), Коста Ріці (1 проект), Домініканській Республіці (1 проект) та

Перу (1 проект), загальний фінансовий внесок компанії склав 3,1 млрд. дол. США. OHL Group у 2017 році інвестувала 0,5 млрд. дол. США у будівництво мексиканської автомагістралі Atizapan-Atlascomulco.

За інформацією Європейського центру експертизи ППП протягом останніх років на європейському ринку ППП дедалі більшу роль починає відігравати Туреччина: за показником загальної вартості фінансово закритих угод у 2014 році країна посіла друге місце, а у 2015 та 2017 роках. – перше місце. В цілому, станом на 2017 рік у Туреччині фінансово закрито 216 угод ППП загальною вартістю 136,2 млрд. дол. США, у тому числі 5 угод у дорожньому господарстві загальною вартістю 15,7 млрд. дол. США. Першу угоду ППП було фінансово закрито у 1990 році в енергетичному секторі, а першу угоду у дорожньому господарстві – у 2012 році. Здобутий протягом двадцяти років досвід здійснення ППП задля будівництва аеропортів і портів, а також реалізації проектів в енергетичному секторі, став міцним підґрунтям розробки та реалізації дорожніх проектів національного масштабу у форматі ППП, кожний з яких класифікується як великий [12]:

– Проект Bosphorus (Eurasia) Tunnel (2012 р.) – передбачає будівництво тунелю довжиною 15 км, проект «з нуля» (BOT), термін 30 років, обсяг інвестицій 1238 млн. дол. США, приватне фінансування 100%;

– Проект Gebze-Orhangazi-Ismir Motorway (2013 р.) – передбачає будівництво автомагістралі довжиною 379 км, проект «з нуля» (BOT), термін 22 роки, обсяг інвестицій 9756 млн. дол. США, приватне фінансування 100%;

– Проект Third Bosphorus Bridge and Northern Marmara (2014 р.) – передбачає будівництво мосту й автомагістралі довжиною 110 км, проект «з нуля» (BOT), термін 10 років, обсяг інвестицій 2900 млн. дол. США, приватне фінансування 100%;

– Проект Third Bosphorus Suspension bridge additional financing (2016 р.) – передбачає додаткове фінансування будівництва мосту, проект «з нуля» (BOT), термін 10 років, обсяг інвестицій 779 млн. дол. США, приватне фінансування 100%;

– Проект North Marmara Motorway Remaining Sections (2017 р.) – передбачає будівництво автомагістралі довжиною 282 км, проект «з нуля» (BOT), термін 8 років, обсяг інвестицій 992 млн. дол. США, приватне фінансування 100%.

Така послідовність вищого керівництва держави у реалізації політики ППП дала змогу Туреччині не тільки стати першою з групи країн з низьким і середнім рівнями доходів, яка стала лідером серед розвинутих країн Європи за показниками розвитку ППП, а й утримати цю позицію протягом кількох останніх років.

Систематизація та узагальнення європейського досвіду здійснення ППП у дорожньому господарстві дали змогу визначити ключові умови успішності проектів, що реалізуються у такому форматі:

створення і розвиток відповідного інституційного середовища;

дотримання балансу інтересів партнерів;

політична підтримка і стабільність;

забезпечення довіри між партнерами та довіри громадськості до ППП;

сприятливі умови ведення бізнесу та інвестиційний клімат в країні;

макроекономічна стабільність та достатність фіскального простору фінансування проектів ППП;

доступність джерел недержавного фінансування проектів ППП;

розробка інструментів фіскальної політики, спрямованих на стимулювання участі суб'єктів підприємницької діяльності в проектах ППП;

спроможність і готовність споживачів платити за продукцію, що реалізується в рамках ППП;

створення та поширення цілісної методології здійснення ППП;

підготовка фахівців у сфері ППП;

використання і розповсюдження набутого досвіду ППП.

Проведений аналіз тенденцій розвитку європейського ринку ППП вказує на те, що на сьогодні найпотужнішим його сегментом є ринок дорожніх проектів, кількісні параметри якого хоча й коливаються по рокам, але залишаються стабільно високими. З огляду на це дослідження та адаптація досвіду європейських країн щодо розбудови дорожньої інфраструктури на засадах ППП має важливе значення для держав, які перебувають на початковому етапі становлення партнерських відносин з приватним сектором, зокрема й України. Зазначимо, що ратифікація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС відкрила для нашої держави нові перспективи отримання технічної допомоги і консультацій у цій сфері.

Загалом, підписана Угода містить цілий ряд переваг, що створюють такі можливості активізації діяльності у сфері ППП:

- збільшення внутрішньої дохідності проектів ППП у виробничій інфраструктурі;

- підвищення доступності послуг інфраструктури внаслідок зростання купівельної спроможності споживачів послуг;

- активізація інвестиційної діяльності у сфері інтермодальних і транзитних перевезень, що забезпечить також зростання бюджетних надходжень;

- входження до європейського ланцюга виробництва і постачання, покращення умов виходу на міжнародні ринки (енергетичний, транспортних перевезень);

- розширення можливостей приватного сектора щодо провадження діяльності у сфері ППП відповідно до європейської практики; утвердження сталих і прозорих «правил гри» на ринку ППП;

- можливість залучати технології, пройти навчання, набути виробничий досвід, фінансові й кваліфікаційні ресурси, які можуть бути використані для покращення управління об'єктами ППП та підвищення якості суспільних послуг;

- підвищення ефективності використання бюджетних коштів внаслідок зниження корупції у прийнятті рішень з питань бюджету;

- формування умов добросовісної податкової конкуренції;

- збільшення можливостей здійснювати державні інвестиції у пріоритетні програми (проекти), обмеження впливу олігархічних груп на розподіл державної допомоги;

- розширення джерел фінансування проектів ППП та спектру фінансових інструментів, що дають можливість використовувати сучасні моделі фінансування ППП;

- залучення іноземних інвестицій у проекти ППП. Можливості прискорення модернізації на інноваційній основі інфраструктурних об'єктів завдяки використанню нових технологій і технічних рішень країн ЄС та зниження імпорتنих мит на новітні обладнання;

- формування конкурентного ринку ППП.

Разом з тим паралельно є певні застереження щодо формування відповідних бар'єрів на шляху реалізації цих переваг у дорожньому господарстві:

- високий рівень зношеності та низькі техніко-технологічні показники функціонування існуючих об'єктів дорожньої інфраструктури та потреба у будівництві принципово нових об'єктів;

- необхідність узгодження технічних стандартів і перепідготовки кадрів, що потребує значних витрат;

- небезпека відтоку кваліфікованих кадрів;

- можливе скорочення надходжень до державного бюджету, а, відповідно, і фіскального простору здійснення дорожніх проектів;

- збільшення витрат, пов'язаних з імплементацією нових технічних регламентів, супротив операторів ринку дорожніх робіт введенню нових стандартів;

- гармонізація законодавства потребує політичної волі і значних витрат державного бюджету;

- посиляться ризики технологічної залежності;

- високий рівень тінізації економіки України та низький рівень податкової культури;

- український Уряд буде дещо обмеженим у своїх діях щодо надання державної допомоги. Така допомога у будь-якій формі не надаватиметься внутрішнім виконавцям дорожніх робіт, які конкурують або можуть конкурувати з імпортерами з

ЄС;

- зростання боргового навантаження, включаючи його зовнішню, державну, корпоративну та споживчу складову; посилення зовнішньої залежності через зростання зовнішнього боргу;

- низька інвестиційна привабливість дорожньої галузі;

- небезпека послаблення конкурентних позицій вітчизняних приватних партнерів.

Таким чином, європейські прагнення України та політика сусідства відкрили нові перспективи для імплементації у національні умови кращого європейського досвіду здійснення ППП у дорожньому господарстві. Водночас, виконання взятих Україною в рамках Угоди зобов'язань продукує додаткові виклики і загрози реалізації інтересів сторін ППП. Максимально використати переваги Угоди для зростання внутрішнього ринку ППП України можна за умови створення ефективної системи фінансово-економічної ППП.

Висновки

Дорожнє господарство відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні зростання національної економіки, задоволенні зростаючих потреб населення у перевезеннях, активізації процесів міжнародної інтеграції. Тому, реалізацію проєктів щодо створення сучасних та якісних автомобільних доріг визнано одним із стратегічних пріоритетів соціально-економічного розвитку в багатьох країнах світу, у тому числі й Україні. На сьогодні світовою практикою накопичено великий досвід реалізації таких проєктів на засадах ППП, який може бути запозичений країнами в адаптованому варіанті для своїх вихідних умов.

В рамках дослідження встановлено, що для України, яка в 2014 році ратифікувала Угоду про асоціацію з ЄС і прагне до реалізації євроінтеграційних проєктів, важливу роль у досягненні цілей соціально-економічного розвитку відіграє вивчення і адаптація вдалого досвіду реалізації дорожніх проєктів ППП у таких країнах Європи, як: Великобританія, Іспанія, Італія, Німеччина, Туреччина та Франція. Розглянуті в роботі окремі проєкти ППП у дорожньому секторі зазначених країн дають достатньо чіткі орієнтири для розвитку «найкращої» ділової практики у вітчизняних умовах. На підставі систематизації європейського досвіду здійснення ППП сформульовано ключові умови успішності дорожніх проєктів ППП, забезпечення яких підвищить ефективність імплементації зарубіжного досвіду у цій сфері. Аналіз положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС виявив, що ключовим напрямом, за яким має відбуватися адаптація європейського досвіду здійснення ППП, є створення ефективної системи фінансово-економічної безпеки ППП.

Література

1. Офіційний сайт Європейського центру експертизи ППП. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/epcc/index.htm>
2. Радіонов, Ю. Д. Оцінка ефективності державних видатків [Текст] / Ю. Д. Радіонов // Економіка України. – 2013. – № 12. – С. 76-87.
3. Market Update Review of the European PPP Market in 2013. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2013_en.pdf
4. Market Update Review of the European PPP Market in 2014. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/assets/epcc_market_update_2014_en.pdf
5. Market Update Review of the European PPP Market in 2015. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2015_en.pdf
6. Market Update Review of the European PPP Market in 2016. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eib.org/epcc/resources/publications/epcc_market_update_2016_en
7. Market Update Review of the European PPP Market in 2017. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2017_en.pdf
8. European PPP report 2007. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/DLAPiper_European-PPP-Report2007.pdf
9. Кредісов, А. І. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та його використання в Україні [Текст] / А. І. Кредісов, А. О. Білоус // Економіка України. – 2016. – № 2. – С. 4-15.
10. Market Update Review of the European PPP Market in 2011. European PPP Expertise Centre. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/en/infocentre/publications/all/epcc-market-update-2011.htm>
11. Study on “State of the Art of Electronic Road Tolling”. Report. October 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf
12. Private Participation in Infrastructure Database. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ppi.worldbank.org>

References

1. Official site of the European PPP Expertise Centr. Retrieved from <http://www.eib.org/epcc/index.htm>
2. Radionov, Yu.D. (2013). Evaluation of the efficiency of public expenditures. *Economy of Ukraine*, 12, 76-87.
3. Market Update Review of the European PPP Market in 2013. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from http://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2013_en.pdf

4. Market Update Review of the European PPP Market in 2014. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from: http://www.sditi.mnec.gr/sites/default/files/assets/epec_market_update_2014_en.pdf
5. Market Update Review of the European PPP Market in 2015. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from http://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2015_en.pdf
6. Market Update Review of the European PPP Market in 2016. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2016_en
7. Market Update Review of the European PPP Market in 2017. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from http://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2017_en.pdf
8. *European PPP report 2007*. Retrieved from https://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/DLAPiper_European-PPP-Report2007.pdf
9. Kredisov, A. I. & Belous, A. O. (2016) Public-private partnership: world experience and its use in Ukraine. *Economy of Ukraine*, 2, 4-15.
10. Market Update Review of the European PPP Market in 2011. *European PPP Expertise Centre*. Retrieved from <http://www.eib.org/en/infocentre/publications/all/epec-market-update-2011.htm>
11. Study on "State of the Art of Electronic Road Tolling". Report. October 2015. Retrieved from

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

12. *Private Participation in Infrastructure Database*. Retrieved from <http://ppi.worldbank.org>

Рецензент: д-р екон. наук, проф. О.В. Димченко, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Україна.

Автор: МОМОТ Тетяна Валеріївна,
д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансово-економічної безпеки, обліку і аудиту
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова
E-mail - tvmomot@gmail.com
ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7397-3565>

Автор: СОЛОДОВНИК Олеся Олександрівна
кандидат економічних наук, доцент
Харківський національний університет будівництва та архітектури
E-mail – solodovnikoa@gmail.com

Автор: ШУТЕНКО Андрій Леонідович
кандидат економічних наук, доцент
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова
E-mail - andriy.shutenko@kname.edu.ua

EUROPEAN EXPERIENCE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ON THE EXAMPLE OF THE ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS IMPLEMENTATION

T.V. Momot¹, O.O. Solodovnik², A.L. Shutenko¹

¹O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, Ukraine

²Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture, Ukraine

The article analyzed the dynamics and structure of sectoral PPP implementation in European countries, systematized existing experience in PPP road projects implementing. The expediency of relevant experience implementation in Ukraine of such countries as the United Kingdom, Spain, Italy, Germany, Turkey and France is substantiated. The largest share of private investments on the basis of PPP in Europe were involved in the transport infrastructure sector. Currently the UK is the worldwide leader in the implementation of PPP. The particularities of PPP implementation in France is summarized, which are the following: mainly the form of concessions application in the field of infrastructure, the maintenance of a balance between large state projects and small state - local authorities, mainly the use of bank financing. Two PPP models of road infrastructure projects implementation in Germany is analyzed. The special attention is given to the PPP road projects implementation in Spain, Italy and Turkey. The separate PPP projects in road sector of these countries that give sufficiently clear guidance for the development of "best" business practices in Ukraine are considered. On the base of the European experience systematization and generalization the key conditions for the success in the PPP road projects implementation are determined. The benefits that create opportunities for activating PPP activities in Ukraine in accordance with the Association Agreement between Ukraine and the EU are highlighted. Key conditions for the success of road PPP projects realization are developed. The European experience of the PPP adaption in Ukraine in the system of PPP financial and economic security is justified. An analysis of the provisions of the Association Agreement between Ukraine and the EU revealed that the key direction in which the European experience in implementing the PPP should be adapted is the creation of an effective system of financial and economic security of the PPP.

Keywords: European experience, road sector, public-private partnership, transport infrastructure.